



PAŃSTWOWA KOMISJA BADANIA WYPADKÓW LOTNICZYCH

Dot. zdarzenia nr: 966/12

UCHWAŁA

Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, w składzie:

Z-ca Przewodniczącego Komisji, przew. posiedzenia.....	PUSSAK Andrzej
Członek Komisji.....	FRĄTCZAK Dariusz
Członek Komisji.....	KĘDZIERSKI Jerzy
Członek Komisji.....	KUCHCIŃSKI Tomasz
Członek Komisji.....	MAKOWSKI Tomasz
Członek Komisji.....	ŻURKOWSKI Stanisław

W dniu 09 kwietnia 2014 r., podczas posiedzenia Komisja rozpatrywała okoliczności zdarzenia samolotu Boeing 737-800, które zaistniało 10 sierpnia 2012 r. podczas lotu. Działając w oparciu o **art. 5 ust. 3 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE** (Dz. U. UE. L. z 2010 r., Nr 295, poz. 35), Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych podjęła decyzję o zakończeniu badania na podstawie danych zawartych w zgłoszeniach zdarzenia i informacji dodatkowych nadesłanych przez Użytkownika.

Przebieg i okoliczności zdarzenia:

Podczas wznoszenia po starcie z EPWA zaświeciła się prawa lampka ostrzegawcza BLEED TRIP OFF. Załoga wykonała czynności nakazane przez NNC. Po dwukrotnym zresetowaniu systemu i krótkotrwałym powrocie wskazań do normy dokonano wyłączenia prawego wyłącznika PACK a następnie kontynuowano wznoszenie do poziomu przelotowego. Tuż przed osiągnięciem FL370 zaświeciła się lewa lampka ostrzegawcza BLEED TRIP OFF, czemu towarzyszyła zmiana wysokości kabinowej (wznoszenie) w tempie 2000ft/min. Po wykonaniu NNC ustabilizowano wysokość kabinową, jednak po chwili ponownie zaświeciła się lewa lampka ostrzegawcza BLEED TRIP OFF. Ponownie udało się przywrócić normalną pracę systemu. Załoga podjęła decyzję o powrocie do EPWA. W czasie zniżania praca lewego systemu wróciła do normy, lądowanie przebiegło normalnie. Samolot poddano sprawdzeniu wg AMM 36-11-05 ITEM 2, 3, 4 oraz wykonano testowe uruchomienie silnika, w trakcie którego wskazanie DUAL BLEED TRIP OFF nie pojawiło się. Dla wyeliminowania usterki zgodnie z ITEM 1 AMM 36-11-05 REV. 15/2012 wymieniono termostat 450 stopni, zgodnie z AMM 36-11-00 REV 15/2012 wymieniono czujnik przekroczenia temperatury oraz zgodnie z AMM 36-12-01 JUN 15/2012 wymieniono chłodnicę wstępną (PRECOOLER) zaworu powietrza. Na samolocie tym w dniu 09.08.2012 dokonano dopuszczenia HIL nr 101 – wykonano wówczas dezaktywację przez ręczne zamknięcie zaworu wysokiego ciśnienia silnika nr 2 zgodnie z AMM 36-00-00/915 REV 49 JUN 15/2012, co miało wpływ na wydatek powietrza w układzie hermetyzacji. Powodem dezaktywacji tego zaworu zgodnie z MEL 36.9 było przypuszczenie, że nie działa on normalnie (lub nie jest prawidłowo sterowany), co powoduje niecałkowite

zamknięcie zaworu oraz wyciek powietrza objawiający się usterką BLEED TRIP OFF (zgłoszenie przez załogę wystąpienia tej usterki oraz rozpoczęcie T/S w dniu 17.07.2012).

Przyczyna zdarzenia:

Niewłaściwa identyfikacja poprzedniej usterki i dopuszczenie wg MEL 36.9 do dezaktywacji zaworu wysokiego ciśnienia silnika nr 2 zgodnie z AMM 36-00-00/915 REV 48 JUN 15/2012 (HIL nr 101), co miało wpływ na wydatek powietrza w układzie hermetyzacji.

Komisja nie formułuje zaleceń w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.

Nadzorujący badanie

inż. Tomasz Makowski *podpis na oryginale*